La Gazetta della Scuderia

Juillet à Septembre 2011 – numéro 31

DeltAlpes 2011…
Retour aux sources

BIENTOT LES 10 ANS DE LA SLI : ANNIVERSAIRE GRANDIOSE EN PERSPECTIVE !!

GAZETTA STORICA : DESTIN CROISES PARTIE V

LE COIN DES INTEGRALISTES

La Gazetta della Scuderia

Juillet à Septembre 2011 – numéro 31

Le mot du Président…

2011 bat son plein de sorties, pour notre plus grand plaisir. Notre association prépare l'anniversaire de ses 10 ans. L'évènement aura lieu à Millau et sa région. Nous aurons la chance de rencontrer à nouveau Didier Auriol qui nous a proposé de passer une soirée « Souvenirs Rallyes » avec lui.

De nombreuses surprises attendent les participants à ce week-end : road-books pensés par la SLI, challenges sportifs, exposition des Lancia du club, soirée vidéo rallyes…nous espérons vous voir nombreux à ce rendez-vous incontournable…

La Scuderia Lancia a exposé en mars 3 autos au salon « Avignon Motor Show », qui draine chaque année de plus en plus de public. La notoriété des Intégrales ne se dément pas, tout comme celle de la SLI, si l'on en juge par la fréquentation sur notre stand. Merci à ceux qui ont participé au montage, à l'accueil des visiteurs et au démontage du stand…

A BIENTÔT A MILLAU POUR NOTRE GRANDE FETE…

Marco, votre dévoué Président

LE SOMMAIRE…

Edito	*page 2*
Le Calendrier des Sorties	*page 3*
Avignon Motor Show	*page 3*
Les News du Club	*page 4*
La Page Mécanique	*page 5*
Gazetta Storica : Lancia et Fiat : destins croisés, partie V	*page 7*
Les sorties du trimestre	*page 9*
Prochainement dans votre gazette	*page 12*

La GAZETTA DELLA SCUDERIA n°31, le magazine trimestriel d'informations de la Scuderia Lancia Integrale
SCUDERIA LANCIA INTEGRALE, association loi 1901 41, rue d'Isly 13005 MARSEILLE Téléphone 06.60.14.38.94

Responsable de la publication : Marco Ferrara Maquettage et rédaction : Olivier Astier
Ont participé à la rédaction de ce numéro 31 : Marco Ferrara (Page Mécanique), autres articles : Olivier Astier

1ère de couverture : . la sortie DeltAlpes 2011 a permis aux participants de rejouer sur le premier terrain de jeux de la SLI en 2001… !!

La Gazetta della Scuderia

Juillet à Septembre 2011 – numéro 31

Le Calendrier…

14 juillet : DELTALSACE

La sortie sera organisée par l'antenne Est (Bastien Adam et Cédric Jacky) si un nombre suffisant de participants se manifestent. Les routes d'Alsace sont à découvrir, ainsi que les secrets de la cuisine Alsacienne….ambiance festive assurée !! Manifestez-vous sur le forum !!

24 et 25 septembre : Anniversaire de l'association SLI, en Aveyron

Réservez absolument votre week-end pour les 10 ans du club : de multiples surprises vous attendent… Des clubs amis sont attendus, un road-book « made by SLI », un challenge karting, une soirée « rallyes »… Et le tout dans un environnement magnifique. Bientôt plus d'infos…

DEJA 35 INSCRIPTIONS ENREGISTREES.

CONFIRMEZ-VOS INSCRIPTIONS (MARCO 06.60.14.38.94), LE NOMBRE DE PARTICIPANTS ETANT LIMITE PAR LES CAPACITES D'HEBERGEMENT.

Fin octobre : DELTAVOSGES (organisateur antenne est Cédric Jacky, ou Bastien Adam)

La sortie sera organisée par l'antenne Est (Bastien Adam et Cédric Jacky) si un nombre suffisant de participants se manifestent.

Décembre : Assemblée générale 2011

Et pourquoi pas l'Ardèche cette année ? Mais toutes les idées sont bonnes à prendre.

Avignon Motor show 2011

Le stand de la SLI a changé de place cette année. Mais il n'a rien perdu de son aura et de sa fréquentation. Celle-ci semble même s'augmenter, au vu de l'étroitesse des passages entre les voitures ; en effet, nous étions « logés » dans un emplacement plus petit que les autres années. Les personnes rendues sur place auront sans doute admiré sur notre stand « black, white and red » la superbe Evo de Lucas Berva (que nous aurions pu vendre plusieurs fois pendant les 3 jours de l'exposition), la HF Turbo de Jean-Vincent, ainsi que la présidentielle Evo rosso…

Cette année, le salon avait pour attraction principale une exceptionnelle exposition de Matra de compétition (monoplaces, GT, voitures du Championnat des Marques Endurance des années 50 à 70), ainsi qu'une Delta 8V Totip ex-gr. A qui a trouvé acquéreur à un prix indécent…

Bienvenue à nos nouveaux adhérents !!!
Ils se sont inscrits à la SLI en 2011…

André Laroche (21 Ruffey-Les-Beaune) **Patrick Paillat (83 Pourrières)** **Freddy Palermo (13 Istres)**	**Grégory Renaud (74 Valleiry)** **Jean-François Baudet (30 Pujaut)** **Michaël Allemand (13 Mas-Thibert)** **Jean-Luc Pomerat (26 Montélimar)**

La Gazetta della Scuderia

Juillet à Septembre 2011 – numéro 31

....Les news....

Les 10 ans de la Scuderia… encore quelques places disponibles…
Venez fêter l'anniversaire du club !

10 ans de passion, 10 ans de sorties…En 2001, Eric Maltese et Marco Ferrara fondaient l'association « Scuderia Lancia Integrale » à Marseille. Très vite rejoints par d'autres fanas de l'Intégrale, le petit club a grandi, compté plus de 250 adhérents tout au long de sa vie, et organisé plus de 120 sorties !!

Venez participer à la grande fête qu'organise la SLI pour son dixième anniversaire. Le programme est en cours de constitution par l'équipe dirigeante de la Scuderia, et vous sera communiqué en juillet. Nous pouvons d'ores et déjà vous indiquer les points suivants : l'anniversaire se déroule à Millau (Aveyron), le samedi 24 et dimanche 25 septembre 2011. Le week-end sera consacré à la passion de la Delta Integrale sous toutes ses formes : roulage en pays Aveyronnais, projection de vidéo, expositions de voiture, et bien d'autres surprises…

D'anciens membres du club seront de la fête, tous les passionnés de l'automobile ancienne de rallye sont invités…le prix de la sortie n'est pas encore fixé définitivement. Infos définitives en juillet 2011.

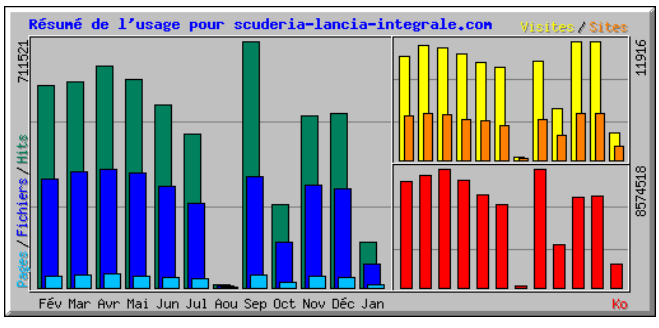
Nous avons pu obtenir environ 5 places supplémentaires pour l'organisation de notre anniversaire. Les retardataires qui le souhaitent peuvent en profiter.

Les statistiques du forum SLI

Le site internet du club et le forum ont un succès grandissant, et ce depuis sa fondation en 2003. Ceux qui fréquentent le forum savent que c'est un outil très efficace pour converser entre fans de l'intégrale, se renseigner au sujet des sorties, chercher des informations sur la maintenance de votre voiture, discuter de tous les sujets, y compris les moins sérieux…

Marco Ferrara et Bernard Brissaud font tous les efforts possibles pour maintenir le site à la disposition des utilisateurs. Le forum et le sîte, c'est notre cordon ombilical avec le club !
Les statistiques 2010 du forum fournies par l'hébergeur du site sont plutôt flatteuses :

- 104739 visites entre février 2010 et janvier 2011
- 326596 pages visitées durant la même période,
- Une moyenne de près de 10700 visites pour le seul mois de septembre 2010.



Ce tableau barbare nous en détaille plus, mais il est surtout intéressant de constater que la fréquentation du site augmente juste après une sortie (consultation des photos et des messages). Bernard travaille en ce moment à une refonte du site et du forum pour l'adapter aux derniers standards informatiques. Ce travail qui passe souvent inaperçu, est primordial pour notre club. Un grand bravo à lui !!

La Gazetta della Scuderia
Juillet à Septembre 2011 – numéro 31

La Page Mécanique

LA COURROIE DE DISTRIBUTION, PARTIE 2

En pratique : la courroie de distribution d'un moteur Lampredi 2 litres 16V

La Gazetta Della Scuderia numéro 26 vous a expliqué la théorie de la courroie de distribution. Maintenant, relevez vos manches et au travail !!

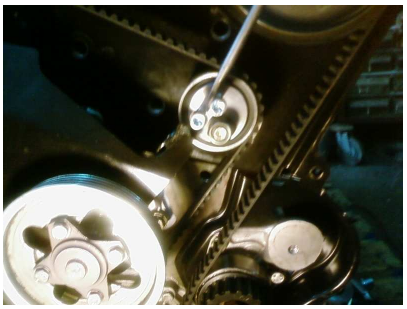
Ces outils seront fortement recommandés pour faire une distribution vous-même : clef à choc, douille de 22, clefs BTR, clef de 19, de 13, de 10 et de 8. L'intervention se fait moteur en place dans son compartiment. Il faut avant toute chose déposer le support de batterie (clef de 13). Afin de faciliter le travail, il est indispensable de déposer la roue avant coté distribution, et le passage d'aile en plastique (clef de 8).

Ensuite déposer le support moteur supérieur (clefs de 10, 17 et 19). Attention à la petite vis de 10 !!

Ensuite déposer le cache distri (clef de 10), puis déposer la poulie d'accessoire avec une clef BTR (4 BTR).

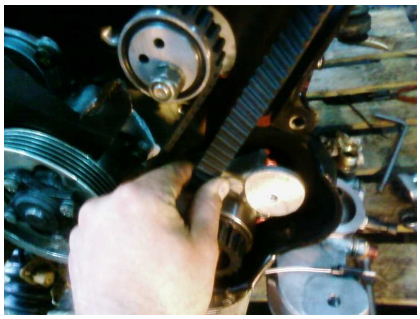
Attention ! les 4 trous ne sont pas symétriques .... veiller à bien repérer le sens des poulies !!!

Ensuite déposer la vis principale (clef de 22). Attention, le pas est inversé !! Avant de retirer la vieille courroie .... Veiller à mettre les 3 poulies aux points de calages !! Après avoir placé la courroie neuve, veiller à bien tendre le kit. Vous pouvez vous aider d'un tournevis pour faire évoluer le galet tendeur, puis visser fortement (clef de 17). Enfin contrôler la tension de la courroie en exerçant une torsion de 90° sur le brin le plus long de la courroie ... il ne faut pas excéder les 90° sinon recommencer l'opération.



Pour finir faire plusieurs tours de vilebrequin pour contrôler si le calage n'a pas bougé.... si tout est ok vous pouvez remonter vos caches en suivant le cheminement inverse !

Le temps pour l'intervention est de 3 heures environ (galères et vis grippées non compris…).

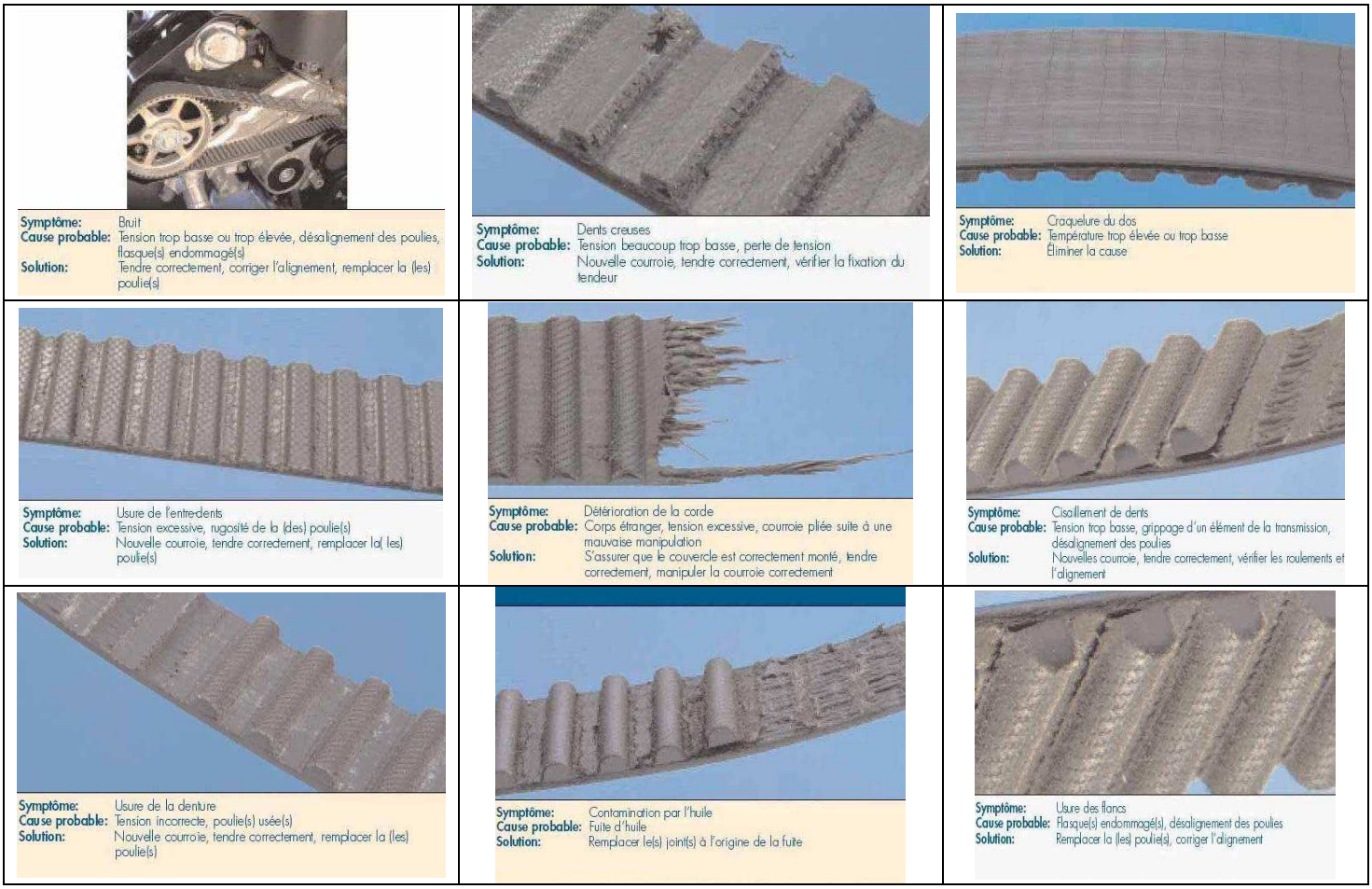


Et la casse ?

La casse est due à un élément défectueux ou à un manque de suivi ; grippage du galet tendeur ou de la pompe à eau, défaut de contrôle lors des révisions générales, dépassement de la date de remplacement, défaut de conception du moteur. La courroie de distribution craint en particulier les fuites de liquides, et l'environnement dans lequel elle se situe. En effet si le joint spi de vilebrequin et/ou d'arbre à cames fuit, l'huile suinte et enrobe la courroie, les poulies et les galets s'échauffent, destruction des caoutchoucs et casses s'ensuivent. La pompe à eau, sertie d'origine, peut se dessertir et occasionner une fuite de liquide de refroidissement : corrosion à court terme des poulies, galets, puis casse de la courroie.

Enfin, à proximité, la courroie d'accessoires (qui entraîne éventuellement le compresseur de climatisation, l'alternateur, la pompe de direction assistée...) est dotée d'une durée de vie moins grande. Elle peut s'effilocher, casser et venir perturber brusquement le trajet de la courroie de distribution. La rupture de cette courroie, est souvent dramatique pour l'état du moteur car les soupapes viennent percuter les têtes de pistons et les dégradations peuvent être extrêmement importantes. La courroie est évidemment apte à résister mais les galets tendeurs et leurs fixations ont bien du mal à encaisser ces vibrations. La poulie damper, poulie anti-vibrations et son clavetage sur le vilebrequin ne passent pas non pas non plus très bien l'événement. Il faut noter de plus que dans la même marque, les préconisations sont parfois très différentes d'un véhicule à l'autre. On connaît des fréquences qui vont de 60 000 kilomètres jusqu'à 240 000 kilomètres. Il est toujours difficile de faire admettre au réparateur, surtout s'il représente la marque, que cet incident peut être imputé soit au véhicule soit aux travaux récemment effectués. Dans un pareil cas l'intervention d'un expert en automobile est vivement à conseiller. Lui seul sera apte à vous indiquer la vérité sur les faits, et les causes réelles pour un incident qui n'est pratiquement jamais le fait de la conduite elle même. Conséquence dans tous les cas : la casse de la courroie de distribution entraîne des dégâts parfois irréversibles au moteur.

Les principales formes d'usures



RAPPEL AU SUJET DES ADHESIONS A LA SLI :

Vos inscriptions et renouvellements annuels d'adhésions sont à adresser à Franck Auletta, Secrétaire en charge des adhésions. A échéance de votre cotisation, le club vous envoie systématiquement avec la Gazetta un bulletin de réadhésion. Les adhérents qui ne répondent pas à cette relance ne feront plus partie de l'association et perdent leurs avantages. Les chèques sont à envoyer à : **Franck AULETTA**

Quartier La Lecque RD 908

13790 PEYNIER

Pour tout renseignement relatif à votre inscription ou renouvellement, ou pour obtenir un bulletin d'inscription, contactez Franck par courriel benji-auletta@hotmail.fr ou téléphone (06.60.70.44.94).

Gazetta Storica

LANCIA ET FIAT : DESTINS CROISES, PARTIE V

Rappel des épisodes précédents :
Partie n°1 (Gazetta n°26) : la naissance de l'automobile italienne
Partie n°2 (Gazetta n°27) : l'émancipation de Vincenzo, la création de la Société Lancia
Partie n°3 (Gazetta n°29) : lent rétablissement après-guerre chez Fiat, parenthèse « Formule 1 » pour Lancia
Partie n°4 (Gazetta n°30) : la naissance du sigle HF !

1950 : présentation de l'élégante Lancia Aurelia…

Première voiture à être dotée d'une carrosserie autoportante et non plus d'un châssis, de suspensions à quatre roues indépendantes et d'un groupe boîte de vitesses, embrayage et différentiel à l'arrière. La Lancia Aurelia - et particulièrement dans sa version Coupé due au maître Pininfarina - est considérée comme la première voiture au monde de la classe Gran Tourisme. Dessinée par Vittorio Jano, l'Aurelia fut présentée en 1950. La première version fut la B10, berline à 4 portes et 5/6 places, équipée d'un moteur 6 cylindres en V de 60° entièrement en aluminium - le premier V6 au monde - alésage de 70 mm, course de 76 mm, pour une cylindrée de 1754,89 cm³ développant une puissance de 56 ch à 4400 tr/min. Certains n'hésitent pas à dire que le début de l'histoire moderne de Lancia commence avec le modèle Aurelia. Il est vrai que ce modèle à l'élégance folle laisse rêveur.

La Lancia Aurelia fut le premier modèle Lancia à obtenir d'importants succès sportifs au niveau international. Les qualités de la voiture se sont vérifiées dès sa première participation lorsque la très placide berline B10 (avec un moteur de 1750 cm³), mais le grand succès fut éclatant lorsqu'en 1951 sortit la B20 coupé 2 litres puis s'enchaîneront les succès de la B21, puis en 1953 avec une version B20 équipée d'un moteur de 2,5 litres. En analysant les résultats sportifs obtenus année après année, on ne peut qu'être surpris de la domination absolue de la Lancia Aurelia à partir de 1951. Le modèle le plus emblématique de l'Aurelia est sans doute le spider B24.

Un chef d'œuvre du design automobile…

Dévoilé au salon de Bruxelles en janvier 1955, le spider Aurelia B 24 relève du même design que l'Alfa Romeo Giulietta spider. Due à Pinin Farina, sa ligne constitue l'un des chefs-d'œuvre du design automobile. La voiture est destinée au marché d'outre-Atlantique, d'où son surnom America. En témoigne notamment son spectaculaire pare-brise panoramique à la mode américaine.

La B 24 est basée sur le coupé B 20 de quatrième série, dont l'empattement a été raccourci de 21 centimètres (2,45 mètres). Afin d'abaisser la ligne du capot, le filtre à air, la pompe à eau et le ventilateur ont été déplacés. De même, le levier de vitesses et implanté au plancher. La voiture est réalisée en conduite à droite et à gauche, cette dernière étant appelée B 24S — le S signifie sinistra, gauche en italien, et non pas Sport ! La voiture emprunte à la B 20 sa technique sophistiquée : V6 de 2,5 litres développant 118 ch et boîte-pont à quatre rapports. Ainsi gréée, la B 24 file à 185 km/h. Son essieu arrière type De Dion, doté d'une bielle de guidage transversale Panhard, lui vaut un excellent comportement routier. Les voitures vendues aux Etats-Unis verront leur puissance ramenée à 108 ch en recevant l'arbre à cames de la berline B 12

Les Mille Miglia historiques 2008

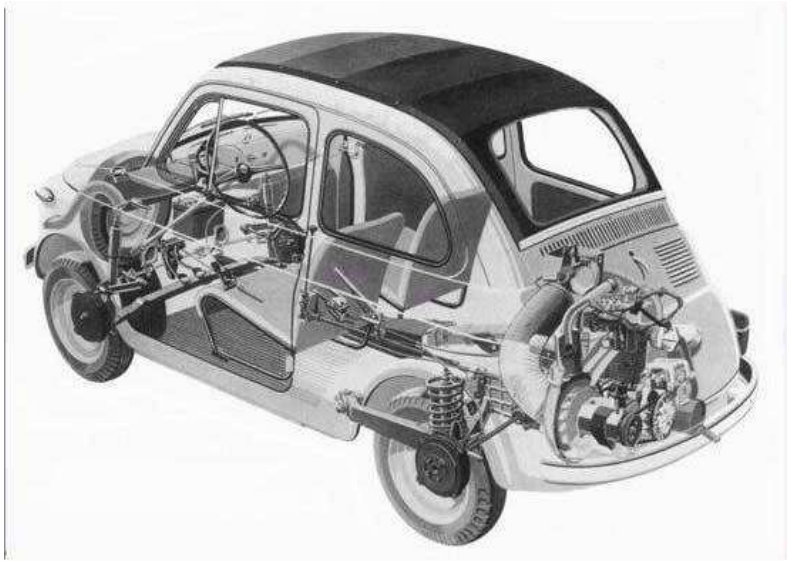
Les Mille Miglia 1951

Cette auto a une classe qui décida Lancia à l'exporter vers les Etats-Unis, où elle fût tout-de-même vendue à plusieurs centaines d'exemplaires, ce qui est une performance car son prix était nettement supérieur à un cabriolet Cadillac Eldorado, par exemple. La voiture emprunte à la B20 sa technique sophistiquée : V6 de 2,5 litres développant 118 ch et boîte-pont à quatre rapports. Son arrière essieu rigide type De Dion, doté d'une bielle de guidage transversale type Panhard, lui vaut un excellent comportement routier. Les voitures vendues aux Etats-Unis verront leur puissance ramenée à 108 ch (avec l'arbre à cames de la berline B12). Il sera construit à 240 exemplaires, dont une partie sombrera dans le naufrage de l'Andrea Doria le 25 juillet 1956 sur la route de l'Amérique…

Fiat vit son heure de gloire avec la « Cinquecento »

La première série de la Fiat « Nuova 500 » est dévoilée au salon de Turin1957, équipée d'un bi-cylindre de 479 cm3. Donnant 13,5 cv, avec une vitesse de 85 km/h, le moteur est conçu par l'ingénieur Lampredi qui avait déjà étudié un bicylindre de 2,5 litres chez Ferrari en 1955. Sa finition est des plus dépouillée : roues sans enjoliveurs, glaces fixes, aucun chrome sur les flancs, et toit ouvrant jusqu'à la grille moteur, portes suicides. Le succès est fulgurant pour cette auto qui colle à son époque : économique et ludique. Les années 60 et leur art de vivre à l'italienne pointent leur nez, et les acheteurs affluent pour cette nouvelle auto…qui sans le savoir écrit une des plus belles pages de l'automobile italienne.

Trois mois après son lancement, la Nuova 500 sort dans sa deuxième série, mieux finie avec des enjoliveurs de roues, des joncs chromés sur le bas et la ceinture de caisse, des phares à visières, des vitres avant descendantes. La première série subsiste alors comme version économique. La puissance du moteur est portée à 15 cv en 1958, et le modèle Super fait son apparition. En juillet, le modèle Sport est présenté, avec un moteur de 499,5 cm3, 21,5 cv et une vitesse de 105 km/h. Extérieurement, la 500 Sport (à l'existence très brève) se distingue par sa décoration rouge sur les jantes et la ceinture de caisse, et surtout par son toit entièrement tolé et nervuré.



1959 : Tous les modèles sont disponibles avec le toit ouvrant ne découvrant que les places avant. En décembre, on voit apparaître des feux de position et des indicateurs de direction ronds sous les feux. Les nouveaux phares avant et feux arrière sont plus angulaires, et les feux de direction d'aile ronds remplacent les feux en fuseau. La Nuova 500 devient « 500 D » en 1960 et reçoit un moteur de 499,5cm3 et de 17,5 cv dérivé de celui de la Sport. La banquette arrière devient rabattable et le avant est réaménagé. L'entrée en vigueur d'un nouveau code entraine quelques retouches dans l'éclairage : les clignotants avant passent des ailes à la plage avant tandis que des répétiteurs d'indication de direction prennent leur place. A l'arrière de ce modèle, les feux plus angulaires comprennent des catadioptres. En 1965, la D se transforme en F et se dote de portières ouvrant « dans le bon sens » de nouveaux feux arrière. Le moteur passe à 18 cv (95 km/h). Les baguettes latérales chromées ont disparu et la surface vitrée est augmentée grâce à un pare-brise plus vaste.

Pub d'époque (1968 – 500L)

1966 : Un million et demi de 500 !!

Alors que la Fiat 500 franchit le cap des 1 500 000 unités en octobre 1966, une exécution plus raffinée débute en octobre 1968 : c'est la 500 L. L'aménagement intérieur est corrigé, nouveau compteur, nouveau volant, sièges avant inclinables et moquette. Les pare-chocs sont renforcés par un complément tubulaire, le signe de calandre est modifié et la lunette arrière et le pare-brise sont cernés d'un encadrement chromé. En 1972, Fiat présente la dernière version de la 500 : la 500R avec nouveau sigle de calandre, et des jantes de 126. Alors que Fiat sort en 1975 la 126, modèle destiné à remplacer la 500, la 500 poursuit sa carrière en Italie avec une finition simplifiée et le nouveau moteur de la 126 de 594 cm3 dégonflé à 18 ch. Sa carrière se termine donc en 1975 après quelques 3,6 millions d'exemplaires. Bravo la Fiatou !!

Les sorties du trimestre

DELTALPES 2011 : LE RETOUR AUX SOURCES

Flashback en 2001….

En 2001, la Scuderia organisait sa première sortie « d'envergure » à Selonnet. A cette époque, les Integrales étaient de jeunes GTI fringantes, et leurs pilotes avaient la nuque longue et des chaines en or qui brillent. Puis, la SLI est revenue à Selonnet presque chaque année, et la sortie DeltAlpes a réuni jusqu'à 40 voitures en 2004, avec « DeltAlpes International ». Nous avons toujours été accueillis avec le sourire par Flo et son équipe. Cette année encore, nous étions 15 équipages pour cette sortie. Départ donné à Sisteron à l'aube de ce samedi 9 avril 2011, où un accrochage de carrosserie pour Max (Porsche Boxster S) et une panne mécanique pour Franck (16V Martini Replica) sont venus ternir la bonne humeur des participants. Le bonheur de la conduite a vite repris le dessus, avec l'aide du soleil.

Evo 1 présidentielle « Air Force One »

Le parcours du Monte-Carlo !!

La route du Grand Vallon, les Clues de Bayon, la montée des Tourniquets, nous emmènent tranquillement jusqu'au village d'Espinasses. Certains se souviennent que ce parcours a été emprunté lors des premiers « DeltAlpes », et aussi par le rallye Monte Carlo de la grande époque des années 90. Le cortège emprunte le pont sur la rivière Durance et les Gorges de la Blanche, qui nous conduisent jusqu'au village de Selonnet, où nous déjeunerons en terrasse, à l'ombre… dure sortie …

Evo 1, propriétaire Lucas Berva

Hommage à Robert Rouvière…

Dur programme pour l'après-midi également : le col du Fanget, les Clues de Verdaches, puis les Clues de Barles, qui auront finalement raison du turbo de Rémi (Verde York). La soirée est placée sous le signe d'une bonne tartiflette, et comme souvent à la SLI accompagnée d'une grosse dose de bonne humeur. Dimanche matin commence de façon très agréable sur la place de Selonnet, où de nombreux curieux viennent nous rendre visite, avant notre départ vers le Col des Garcinets (là encore un haut-lieu du Monte Carlo). Notre DeltAlpes 2011 continue tout au long de la route panoramique au dessus du Lac de Serre-Ponçon, partie totalement nouvelle pour la Scuderia, et se termine en début d'après-midi à Savines-Le-Lac. Après un excellent repas, les participants se séparent en se souvenant que cette sortie était aussi l'occasion d'un hommage à Robert, qui nous a quittés en début d'année.
Vivement DeltonaCorsica…..

La Gazetta della Scuderia

Juillet à Septembre 2011 – numéro 31

Les sorties du trimestre

DeltonaCorsica 2011 : la SLI explore le grand Nooooord !!

Tous les ans, une sortie en Corse….c'est la tradition !!

Ce qui pourrait passer pour une routine, est un délice chaque année ! Depuis 2002, la SLI sillonne les roues corses une ou deux fois par an. Et cette année, la SLI voue emmène dans le grand Nord…de la Corse, biensûr.

A la Scuderia, on gère… les sorties sur road-book, les itinéraires imposés, mais pas cette année !! nous avons voulu tester une autre formule. En effet, en 2011, la Scuderia a proposé aux participants de faire leur propre trajet sur les 4 journées de notre séjour. Biensûr, nous passons nos nuits dans le même hôtel, mais sans imposition de trajet dans la journée, ni d'imposition sur le repas du midi, ce qui permet à chacun de s'organiser : routes, plage, visites, ou charcuterie corse !!

Cette formule « vacances » est à l'essai, et sera reconduite si elle vous a plu…nous en discuterons à l'assemblée générale. Le but est de permettre à chacun de participer à son rythme, de rouler ou de se reposer, de profiter des piscines dans les hôtels où nous séjournons, ou bien de visiter des villages typiques, en groupe ou en famille…

Notre périple en terre sainte nous a menés de Bastia à Macinaggio, où tout le groupe a déjeuné ensemble le jeudi midi, face à la mer. Bon nombre d'entre nous en ont profité pour visiter le bout du bout du Cap Corse. Puis notre itinéraire nous a menés vers Saint-Florent, Calvi et Ile Rousse. Hôtels chics, piscine (sauf quand il pleut biensûr…), animations et bonne humeur ont constitué les ingrédients de cette édition 2011 de DeltonaCorsica.

Il parait qu'une nouvelle édition est prévue pour septembre….

Près du village de Castirla, une stèle rend hommage à Henri Toïvonen et Sergio Cresto, décédés lors du Tour de Corse 1986 au volant de la Delta S4

La magie de la Corse : une montagne dans la mer…certains traversent la forêt d'Aïtone dans un orage de grêle, tandis que quelques kilomètres plus bas, d'autres se baignent en bord de mer…

Les sorties du trimestre

La Ronde Cévenole, avec l'Italian Car Club

Texte issu du Forum « Italian Car Club », by ALX

Le 8 mai 2011, se tenait la 3ème édition de la Ronde Cévenole, organisée depuis 2008 l'ICC, avec cette année une collaboration de la nouvelle antenne SLI Languedoc (Neophyte et BAST, pour les intimes…..).

Nous comptions une cinquantaine de joyeux ICCistes présents, pour 23 autos, au départ ce matin Le lieu de rendez-vous se tenait dans une charmante petite auberge située en bord de départementale, où un copieux petit déjeuner nous attendait. Au moment de la distribution des road-books, certains d'entre eux étaient surpris de la présentation des dernières pages de notre cahier du jour... En effet, Florian avait intégré avec beaucoup de génie un véritable road-book de navigateur de rallye pour les 7 km de spéciale emprunté sur le tracé La Cadière - Sumène. Je regrette de ne pas avoir photographié certains visages sur le moment, surtout que nous avions prévu de ne rien expliquer avant le repas du midi sur la lecture de telles notes, sachant que la spéciale en question était au programme dès la reprise des festivités à 15h00.

Pour le reste de la matinée, du classique... enfin presque ! Le tracé sélectionnait était parfait. Pas un temps mort, des routes aussi variées que les paysages qui s'offraient à nous, et une équipe de participants toujours aussi sympathiques et agréables à retrouver.
Je tiens à souligner la participation de nos amis belges Jean-Pierre & Anne qui, après un détour par les Classic Days le week end dernier, sont descendus jusque dans le Gard pour participer à cette Ronde dont ils se souviendront visiblement. Autre équipage à remercier particulièrement, Jean-Claude & Audrey qui, partis depuis le Var samedi au bord de leur Fiat 850, furent victime d'une panne sur Nîmes qui immobilisa le véhicule pour tout le week end. Mais plutôt que de rentrer un peu désabusés par cette mésaventure, ils sont allés louer une Fiat Punto Evo pour ne pas manquer leur première Journée ICC ! Que dire, à part merci !

La centaine de kilomètre du matin fut bouclée en près de 3 heures et nous permit de visiter la partie ouest du massif des Cévennes encore inexplorée en 9 années de sorties ICC. Le repas du midi se tenait au superbe Domaine de Blancardy, non loin de St Hyppolite du Fort. Un verre d'accueil attendait notre équipe dans la cour intérieure du domaine, du plus bel effet !

Nous prîmes le repas dans une très belle salle voutée où 8 tables "intimes" étaient dressées. Les plats et la qualité du service, à mettre en évidence, sont en réelle harmonie avec la beauté et le charme du site.

Le repas se terminait, il était temps d'aborder le sujet traumatisant de la journée... l'annexe du road book !
La 2ème partie de notre road book présentait une note un peu particulière au kilomètre 7.7, indiquant à nos participants à se référer à l'annexe. Mais qu'était donc cette annexe ?

Florian a profité d'avoir une proche qui roule en tant que navigatrice en rallye pour récupérer ses notes sur la spéciale mythique du Rallye des Cévennes : la Spéciale La Cadière - Sumène. Une annexe de 18 pages étaient donc greffées à la fin de notre Road Book, et permettait à nos équipes de vivre en condition réelle les 6,4km de la spéciale. DAF, EPG, DAF / G80, EPD, GAF, TLGAF et autres notes du genre, le tout présenté avec un mode d'emploi (tout de même) ont apporté une touche originale à cette partie du programme que, finalement, tout le monde a apprécié après quelques notes de rodage. Il ne s'agissait absolument pas d'une incitation à la vitesse, et il n'y avait aucun chronomètre. C'était juste une simple initiation à la lecture de véritables notes, histoire aussi de rendre hommage aux nombreux navigateurs dont on ignore la dureté de la tache. De plus, le road-book "normal" se poursuivait pour ceux qui ne souhaitaient se servir de l'annexe, ainsi que pour les quelques égarés en cours de spéciale.
Merci à l'équipe de l'ICC, ainsi qu'à Néophyte et Bastien…Dommage que seuls 2 équipages SLI étaient présents à cette sortie. Nous ferons mieux l'an prochain…. De la plaque dessinée en passant par les établissements retenus jusqu'au tracé sélectionné... tout était parfait ! Bravo !

Prochainement dans votre Gazetta…
Le prochain numéro paraitra le 1er octobre 2011

► *Le Resume de l'Anniversaire du club a Millau*
► *Lancia Delta HF Turbo – partie 2*
► *Les mises a jour du Calendrier des Sorties*
► *Le Coin des Integralistes*

Partenaires de la Scuderia Lancia Integrale

SNCM STORIC ITALIA ASTEC